WARSZAWA, 15 LUTEGO 1935 R.

Nakład 1000 egz.

# wiadomości turystyczne




Rok V.
Nr. 4.

dwutygodnik poświęcony turystyce, komunikacji, uzdrowiskom, hotelarstwu i przemysłowi turyst.

*STEFAN HR. TYSZKIEWICZ, Warszawa*
*Prezes Zarządu Głównego Ligi Drogowej*

# Na naszych drogach leży nasza przyszłość!

*(Odczyt, nadany przez Polskie Radjo w dniu 14 lutego 1935 r.).*

Od Karpat do morza, od poleskich moczarów — do zachodnich kresów poprzez nasz kraj rozległy, wiodą polskie drogi, łącząc między sobą osady, fabryki i dwory, stolicę i miasta.

Życie nasze płynie wzdłuż tych dróg i od nich stanu zależy w dużym stopniu, czy będzie ono ciężkie i szare, czy też wydajne i dostatnie. Plon pracy wsi po tych drogach do miast się dowozi. Oświata łatwiej pod strzechy zagląda, a z nią rośnie wiara w nasz kraj i w nasz lud.

Gdy losy nasze teraz we własnych spoczywają rękach, na drogach naszych musi tętnić życie a praca musi być wydajna.

Nie wolno marnować wysiłków, które mogą być twórcze, a bezcelowo zużyte stwarzają tylko rozczarowanie i zniechęcenie.

Zły stan dróg zużywa zbytecznie siły, niszczy inwentarz, podraża przewóz, zabiera czas.

Wieś traci rocznie miljonowe sumy z powodu złego stanu dróg. Pół miljarda złotych ginie bezcelowo corocznie w naszych piachach, wybojach i błotach. Wysiłek na ulepszonej drodze jest dwukrotnie mniejszy niż na zwykłej szosie, a na drodze gruntowej, rozmokniętej lub piaszczystej, może być dziesięciokrotnie większy niż na równej, twardej nawierzchni.

Najgorszy odcinek drogi do przebycia jest miernikiem możliwego naładowania wozu i często z powodu krótkiego, lecz złego kawałka drogi wóz nie może być normalnie obciążony, co powoduje nadmierne koszty i straty.

Różnica między cenami osiągniętemi przez rolników na wsi, a cenami płaconemi przez mieszkańców miast jest obecnie ogromna, jest to jednym z najważniejszych powodów przewlekłego ekonomicznego kryzysu w naszym kraju. Zły stan dróg, podnosząc koszty transportu, przyczynia się w dużym stopniu do nadmiernej rozpiętości cen. Rolnik, dostając mało za swoje produkty, mało kupuje wyrobów miast.

Poprawiając stan naszych dróg, podniesiemy dochodowość rolnictwa, wzmożemy jego siłę nabywczą, ożywimy handel i przemysł.

Bezrobocie wzrasta, ludność opuszcza miasta, wzmaga się przeludnienie wsi. Aby temu zapiebiec należy podnieść dochodowość rolnictwa, oszczędzając na stratach, które ono ponosi przy przewozach na swych drogach. Budując drogi zwalczamy najskuteczniej bezrobocie, zatrudniając nietylko bezpośrednio największą ilość rąk roboczych na drogach, lecz i w przemysłach pomocniczych, kamieniarskich, cementowym, naftowym, żelaznym i innych. Ze wszystkich robót publicznych budowa dróg jest najłatwiejszą do zrealizowania, najbardziej celową i najkorzystniejszą.

Dobre drogi podnoszą dobrobyt ludności okolicznej, podnoszą wartość ziemi i lasów, wpływają na rozwój gospodarstw rolnych, mleczarstwa, hodowli i przemysłów rolnych. Zarobki małorolnych i bezrolnych wzrastają równocześnie przy takiem ożywieniu życia gospodarczego na wsi.

Kultura kraju rozwija się wzdłuż dróg. Wedle stanu dróg można sądzić o kulturze ludzi mieszkających wzdłuż nich, o wartości twórczej ludności, o jej energji, zmyśle organizacyjnym i wyrobieniu społecznem.

Zły stan dróg w Polsce usprawiedliwiony jest poczęści trudnościami z jakiemi nasza młoda państwowość musiała walczyć w tych pierwszych latach swojego odrodzenia, lecz nie zwalnia nas od wysiłku na przyszłość.

Dzisiaj, gdy obchodzimy uroczyście piętnastolecie odzyskania morza, myśl nasza dąży ku brzegom Bałtyku i wszystkie wysiłki skierować musimy ku temu, żeby zbliżyć cały kraj do tego morza, przykuwając go do Polski mocną i gęstą siecią naszych dróg.

Bezpieczeństwo i obrona naszego kraju wymagają dobrego stanu dróg.

Wojsko nasze musi mieć swobodne ruchy, musi mieć zapewniony łatwy dowóz amunicji i prowiantu. Jesteśmy otoczeni zewsząd drogami twardemi, gładkiemi, które nasi sąsiedzi budują z niebywałą energją, nie szczędząc sił ani kosztów, otaczając Polskę groźnym pierścieniem doskonałych dróg.

Dobre drogi są dzisiaj warunkiem dobrobytu i potęgi.

Na całym świecie wysiłek ludzkości skierowany jest przedewszystkiem ku budowie i utrzymaniu dróg. W Ameryce 45%, a więc niemal połowa całego budżetu państwa, przeznaczona jest na drogi, gdy w Polsce na ten sam cel *niecały* jeden procent.

Dowodzi to, że w Ameryce drogi stoją na pierwszym miejscu zainteresowania społecznego, a w Polsce na ostatniem.

W Danji całe 100% dróg ma nowoczesną nawierzchnię, we Francji 85% a w Polsce *dwa procent*. Inne drogi twarde — to zwykłe szosy, przeważnie w złym stanie, a pozostałe drogi gruntowe, których jest 270.000 km i które sięgają do wszystkich zakątków kraju, są w takim stanie, w jakim były jeszcze za czasów Piastów i Jagiellonów.

Utrzymanie tych dróg gminnych w dobrym staie jest najłatwiejsze i wykonalne nawet przy obecnej sytuacji ekonomicznej. Ruch na nich jest niewielki, nie wymagają więc ciężkich, kosztownych nawierzchni, należy dać im tylko należytą opiekę i pracę, dbać o nie zasypując dziury, żwirować i brukować najgorsze odcinki, reparować mostki.

Tak jak dobry gospodarz musi dbać stale o stan swych budynków, o dobrą uprawę swej gleby, o pokarm dla trzody i koni, tak dbać musi o to, by drogi, po których jedzie do pracy lub zwozi swój plon nie marnowały tej jego pracy i wysiłku.

W chwilach wolnych od robót polnych, każdy wysiłek jego, zużyty na wykonanie świadczeń drogowych w naturze, na drogach, stokrotnie mu się opłaci. Wszyscy i każdy z osobna zyskuje na dobrym stanie dróg, a wygląd kraju zmienia się na lepsze i niejeden zapomniany zakątek zostaje się kulturalnym ośrodkiem.

Brak nam jest umiłowania dróg, brak zrozumienia ich znaczenia, dlatego też drogi nasze są zaniedbane. W obecnej chwili wszyscy muszą wziąć udział w odbudowie naszych dróg, bo wszyscy z nich korzystają. Państwo musi łożyć na drogi państwowe, samorządy na samorządowe, a gminny na gminne. Nie przerzucać obowiązki drogowe na innych, lecz spełniać je sumiennie, każdy w swoim zakresie, to podstawa naprawy stanu naszych dróg.

Żeby pobudzić wszystkich do czynu, żeby ułatwić władzom organizację robót drogowych, a ludności ich wykonania, Liga Drogowa głosi swe hasła, grupuje fachowców i przyciąga do współpracy wszystkich ludzi dobrej woli.

Okręgi i ddziały Ligi Drogowej powstają w całym kraju, zewsząd napływają zgłoszenia, ilość członków rośnie, bo członkiem Ligi może być każdy, kto przyczyni się do naprawy dróg w Polsce, pracą na drogach, materjałem lub pieniędzmi wedle swoich możliwości, każdy może spełnić swój obowiązek drogowy, a przez to samo stać się członkiem Ligi Drogowej.

Liga skupia inicjatywę, wysiłki i czyny, które, zebrane w jeden łączny odruch całego społeczeństwa i władz, muszą dać wielkie wyniki.

Chociaż kraj nasz jest jeszcze całunem śniegu spowity i mróz w swych okowach trzyma naszą ziemię, walka o drogi już się rozpoczęła. Powiat Lipnowski pierwszy dał sygnał do czynu. Z inicjatywy starosty, powstał Powiatowy Komitet „Tygodnia propagandy drogowej“, który zorganizował na całym terenie powiatu Lipnowskiego, akcję, mającą na celu bezpośrednie zainteresowanie całej ludności powiatu sprawą drogową.

Nabożeństwem we wszystkich świątyniach rozpoczęto ten tydzień uświadomienia i czynu. Liczne odczyty i pogadanki wygłaszane przez działaczów społecznych, nauczycieli i włościan zapoznały całą ludność w każdej wsi i miasteczka o znaczeniu dróg dla kraju i dla każdego z nas z osobna. Mówiono o tem, że mocarstwowa Polska musi mieć dobre drogi, gdyż są one dowodem potęgi i kultury, że bezpieczeństwo Polski wymaga dobrych dróg, że bez dobrych dróg rolnictwo nie rentuje, a drzewo w lesie nie ma swej pełnej wartości, że dobre drogi ułatwiają aprowizację miast i rozwój turystyki, która zbliża i zapoznaje ludzi ze sobą.

Mówiono o tem, że przy obecnym stanie dróg walka z pożarem na wsi jest bardzo utrudniona i że niejedną klęskę można złym drogom zawdzięczać. Wymieniano wypadki, gdy po długich i zbytecznych objazdach, spowodowanych złym stanem dróg, pompy i sikawki pożarnicze grzęzły w błocie lub piachu tuż prawie przy płonącej chacie i gdy pomimo nadludzkich wysiłków wieś cała z podmuchem złowieszczego wiatru ginęła na oczach dzielnych strażaków wraz z mieniem i dobytkiem wieśniaków.

To są powody dla których powstała Liga Drogowa, dla których hasła jej znajdują zrozumienie u wszystkich.

Tym, którzy czas swój, energję i pracę poświęcili przy pierwszym „Tygodniu propagandy drogowej“ w Lipnowskim powiecie, w imieniu Ligi Drogowej i organizatora tygodnia lipnowskiego pana starosty Feliksa Kawczyńskiego wyrażam serdeczne „Bóg zapłać“ za udział, który wzięli w ogólno-polskiej akcji drogowej, z duchowieństwem wszystkiech wyznań na czele.

Wymienić pragnę te organizacje, które w Tygodniu Lipnowskim wzięły czynny udział, gdyż wiedzieć o tem powinni wszyscy i daje ten spis pojęcia o tem, z jakiem zrozumieniem spotyka się cała akcja Ligi Drogowej oraz na jakich organizacjach się opiera. A więc: Powiatowe i gminne Komisje Drogowe, Towarzystwo Organizacji i Kółek rolniczych i spółdzielnie mleczarskie, Związek Ziemian, Związek Nauczycielstwa Polskiego, Związek Straży Ogniowej, Związek Rezerwistów, Strzelecki, Peowiaków i Oficerów Rezerwy, Związek Pracowników Samorządu Terytorjalnego, Katolickie Stowarzyszenie Kobiet i Mężów, Związek Pracy Obywatelskiej Kobiet i Sekcja kół gospodyń wiejskich, Związek Młodej Wsi i Katolickie Stowarzyszenia Młodzieży Męskiej i żeńskiej.

Cześć Wam i dzięki za przykład i pomoc. A tym, którzy w zrozumieniu ważności sprawy kamień na drogi i żwir zwozili, tym, którzy pracę swą łożycie na cel odbudowy naszych dróg, drogi te pomnikiem będą waszego czynu, świadectwem zrozumienia i chlubą Waszych dni.

Widok dróg z epoką kamienną w odnowionej szacie — dzieło Waszych rąk — napełni Was dumą i każdy wiedzieć będzie, że na długim szlaku polskich dróg choć jeden metr jest jego dziełem i do niego należy.

W ten sposób, gdy wszyscy tak czynić będą, Polska wzrośnie w bogactwo i siłę. Drogi nasze będą chlubą nie hańbą. Na drogach naszych tętnić będzie życie i w kraju wzrastać będzie dobrobyt. Tempo życia wzrośnie a, z niem obroty i wydajność pracy. Nie pozostaniemy w tyle za innemi krajami, nie damy się prześcignąć i zwyciężać.

Przy obecnym rozwoju motoryzacji na całym świecie, gdy w Ameryce co piąty człowiek, a więc każdy niemal dorosły mężczyzna posiada samochód, u nas jeden samochód przypada na 1250 mieszkańców.

Niemcy, nasi sąsiedzi, z których postępem musimy się liczyć, potroili w ostatnim roku liczbę swych somochodów, których posiadają 2.000.000, — gdy Polska ma ich zaledwie dwadzieścia kilka tysięcy. W Sowietach nawet dążeniem jest zaopatrzenie całej ludności w samochody. Nie dlatego pęd taki istnieje na całym świecie, żeby tylko zaspokoić przyjemność, nie dlatego rozwój motoryzacji jest troską rządów wszystkich krajów. Rozwój ruchu samochodowego w tak szerokim zakresie wykracza poza przywilej zamożniejszych warstw. Daje on możność gospodarczego rozwoju wsi i miast, ułatwia i przyśpiesza przewóz, umożliwia wieśniakom bezpośrednią dostawę swych produktów do miast, zakup w miastach potrzebnych sprzętów bez straty czasu, bez odrywania się na czas dłuższy od swego gospodarstwa. Rozwój ruchu samochodowego zbliża mieszkańców miast do wsi, daje wsi korzystać z opieki lekarskiej i porady prawnej, a lekarzom i prawnikom rozszerza zakres ich działalności.

Ruch samochodowy dodaje miastom powietrza i daje możność wyjazdu łatwego na pola, do lasów, ułatwia powstawanie osiedli podmiejskich z własnemi domkami i ogródkami. Do tego wszystkiego dąży cały świat i dzisiaj samochód na zachodzie jest tem dla każdego, czem rower jest u nas lub para koni.

Autobusy i ciężarowe samochody zastępują w wielu miejscach koleje, upraszczając transport.

Zagranicą budują się nawet obecnie autostrady czyli specjalne tory samochodowe, po których mkną tylko samochody, ale mknie ich tysiące.

Ruch samochodowy w Polsce nie wymag specjalnych autostrad, wystarczą chwiliwo poprawione i wyrównane drogi, po których długo jeszcze chodzić razem będą i konie i samochody. Na drogach tych naszych musi panować porządek i harmonja, musi być wzajemne poszanowanie i samochodów i furmanek. Cztery miljony koni w Polsce to podstawa naszej komunikacji, która przez długie jeszcze lata będzie musiała odgrywać dominującą rolę w ruchu na naszych drogach, ale samochód — to przyszłość, do której wszyscy winni dążyć i na rozwój której wszyscy winni spoglądać życzliwem okiem.

W miarę rozwoju samochody z tego źródła płynące pokrywać będą wydatki na budowę i ulepszanie dróg, zwalniając stopniowo z tej konieczności tych, którzy dzisiaj łożyć muszą na drogi. Dlatego jednak samochodów musi być wiele, aby obciążenie na sztukę było małe i nie hamowało kupna oraz nie utrudniało utrzymania samochodu lub motocyklu.

Ilość samochodów musi się zwiększać, tak, by na wypadek wojny nie zabrakło nam środków przewozowych, pomnąc, że w czasie wielkiej wojny Paryż ocalał dzięki taksówkom, na których w porę przerzucone dwa korpusy armji francuskiej zaważyły na szali zwycięstwa. I tak na drogach ważą się losy narodów. Od stanu dróg zależy życie gospodarcze, bogactwo, kultura i potęga. My w Polsce musimy dążyć do tego, by nie pozostać za innymi w tyle, jak wyspa odcięta od świata. Na drogach naszych leży nasza przyszłość, — przyszłość naszych wsi i miast i do urobienia tej przyszłości na dobrą i świetlaną musimy wszyscy przystąpić.

*

Polskie drogi, ileż wam pracy należy poświęcić i jaką opieką otoczyć się winno, gdyż po was od wieków płynie nasze życie, boście świadkami świetnej przeszłości, boście słyszały dwięki kajdan złowrogi, dumny brzęk oręża i surmy walnego zwycięstwa!

# Samochód a fiskalizm

## Posiadanie samochodu nie może być powodem do wyższego opodatkowania

Austrjackie ministerstwo finansów rozesłało, na prośbę „Verband Osterreichischer Automobil - Industrieller“ okólnik do wszystkich władz skarbowych, w którym daje następujące wskazówki:

„Z obserwacji Związku Austrjackich Przemysłowców Samochodowych wynika, że wielu klientów wstrzymuje się od zakupu samochodu prywatnego w obawie, że **zakupienie samochodu wpłynie na wymiar podatku** od dochodu.

W wyniku powyższego sformułowano życzenie „aby nie przypisywano przesadnej wagi faktowi posiadania samochodu prywatnego jako zewnętrznej oznace zamożności“.

W okólniku o który proszono, ministerstwo skarbu ndzieła poniższej instrukcji:

„Nie ulega kwestji, że cena kupna i koszty eksploatacji samochodu uległy znacznej zniżce. Stąd wynikło rozpowszechnienie się samochodu i coraz szersze warstwy ludności są obecnie w stanie nabyć samochód.

Jeżeli posiadanie samochodu odpowiada sytuacji majątkowej podatnika podanej w jego deklaracji, to **nie może ono być zupełnie uważane za zewnętrzną oznakę zamożności i nie ma powodu, aby stąd wysnuwać konsekwencje podatkowe.** Przeciwnie, jeśli posiadanie samochodu prywatnego ma miejsce wówczas, gdy znane dochody podatnika są skromne, a posiadanie samochodu nie da się wyjaśnić szczególnemi okolicznościami, wtedy dopiero można przypuszczać, że istnieją większe dochody. W takich jedynie wypadkach władze podatkowe będą miały za zadanie wyjaśnić skąd pokrywa się koszta, związane z używaniem samochodu, jak również podwyższona stopa życiowa podatnika.

Rozumie się samo przez się, że **posiadanie samochodu, który jest używany wyłącznie do obsługi przedsiębiorstwa lub zawodu, nie może w żadnym wypadku być poczytywane za zewnętrzną oznakę zamożności“.**

## We Francji

Wobec zniesienia we Francji podatku od przedmiotów zbytku w sprzedaży samochodów, podatek obrotowy płacony przy sprzedaży wynosi obecnie dla samochodów turystycznych 2% zamiast 6%, dla wozów mieszanych, mogących służyć równocześnie do przewozu osób i towarów: 2% zamiast 3%, dla aparatów i akcesoryj.

Zmniejszenie wysokości podatku obrotowego spowodowało natychmiastową zniżkę cen.

*Z ROZWAŻAŃ O TURYSTYCE*

# Jak zwiedzać dzielnice?

Z pośród licznych dziedzin, obsługiwanych przez turystykę, może największe zadanie przypada tej ostatniej w dziele zespolenia państwowego zarówno warstw społecznych, jak i dzielnic Polski.

Nie będziemy wspominali tutaj o tak elementarnej sprawie, jak wzajemne poznanie nowych dzielnic, zjednoczonych zaledwie przed 17 laty. Poznanie to jednakowoż nie może się kończyć na zwiedzaniu osobliwości i zabytków jednej dzielnicy przez mieszkańców innej. Byłoby to tylko płytkiem ujęciem zagadnienia i turystyce wcale nie chodzi o to.

„Wer den Dichter will verstehen
Muss in Dichters Lände gehen".

Prawdziwe poznanie się wzajemnie trzech dzielnic Polski może nastąpić tylko przez głębsze i częstsze spotykanie się ich mieszkańców. Nie wynika z tego wcale, żeby turysta miał koniecznie poprzedzać swą podróż do innej dzielnicy Polski długiemi i żmudnemi studjami. Ale wynika z tego konieczność, aby organizatorzy wypraw do innej dzielnicy krótko i węzłowato zapoznawali uczestników wycieczek z historją i kulturą zwiedzonych okolic, charakterystycznemi cechami, możliwościami i potrzebami. Czy uczynią to w formie krótkiego wykładu, nawet już w wagonie kolejowym (można zużytkować do tego nawet wagon dancingowy, gdyż tradycja niekoniecznie każe przetańczyć całą okolicę), czy też stanie się to za pomocą prospektów, broszur, etc., rozdawanych przy zapisach na wycieczkę, czy nawet w postaci odczytu, zorganizowanego na miejscu, przed wyjazdem — wszystko jedno. Chodzi o to, aby turysta przybył na miejsce wycieczki już odpowiednio przygotowany teoretycznie, a wiedzę swą w nieznanej mu dzielnicy Polski uzupełnił już tylko przez oglądanie ciekawych objektów. Dobrze byłoby przytem, aby i gospodarze potrafili obok dorywczych uwag i objaśnień, zdobyć się na krótki, piętnastominutowy wykład o własnej dzielnicy.

Tak organizowane wycieczki dadzą wynik dodatni pod względem państwowym. Prędzej też niż inny czynnik przyczynią się one do usunięcia różnic dzielnicowych i idjotycznego traktowania z wysoka jednych przez drugich.

Zespolenie dzielnic stawia państwo na jednem z naczelnych miejsc wśród swych zadań. Turystyka, która nigdy nie jest celem sama dla siebie, posiada tutaj doniosłe pole do działania, i państwo ma prawo wymagać tego od niej.

# Turysta jako czynnik państwowy

Drugie zadanie turystyki w tej samej dziedzinie polega na zjawisku wręcz odwrotnem. O ile bowiem warszawianin np. przy zwiedzaniu Śląska sam się uczy, o tyle zwiedzając np. Kresy wschodnie, , północne lub południowe sam musi wystąpić również w roli nauczyciela.

Wiadomo przecież, że ludzie na wsi i w małych miasteczkach ciekawi są zawsze wiadomości ze świata. Chętnie też wypytują przyjezdnych o rozmaite szczegóły, dotyczące nieznanych im dzielnic.

Turysta, przybywający z większego środowiska do mniejszego, powinien u m i e ć r o z m a w i a ć z pytającym, udzielać mu odpowiedzi i w miarę możności oświecać go. Żywe słowo zawsze lepiej dokona tego niż druk i radjo, turysta - obywatel musi więc być przygotowanym na to, że jest on jednocześnie szerzycielem pewnej kultury, i że stanowi to jego moralny obowiązek.

Sprawa ta jest szczególnie ważna jeżeli chodzi o kontakt z mniejszościami narodowemi. Turysta posiada tutaj ważną rolę do odegrania. Swoim stosunkiem do ludności może on zdziałać bardzo dużo, zarówno w sensie dodatnim, jak ujemnym. Na tę więc stronę zagadnienia powinno zwracać bardzo pilną uwagę kierownictwo każdej wycieczki, udającej się na wspomniane kresy.

Turysta, z gospodarczego punktu widzenia, spełnia już tam swoją rolę. dostarczając ludności zarobków. Rola ta jest bezwarunkowo wielką w znaczeniu państwowem, ale dalszy jej ciąg, moralne oddziaływanie na ludność, jest nie mniejszy.

Tak więc, jeżeli chodzi o elementarne zadania, które ma do spełnienia turysta w zakresie państwowym, są one jasne i proste.

Ponieważ zaś prawdziwy duch turysty jest duchem społecznym, zadania te będą dla niego łatwiejsze niż dla każdego innego. Powinien on tylko być odpowiednio nastawiony i pouczony.

A tego mamy prawo wymagać od organizatorów wypraw w głąb Polski.

*CIVIS.*

## POZNAJ WARSZAWĘ!

Pod tem hasłem Oddział Warszawski Polskiego T-wa Krajoznawczego urządza w okresie od 10 b. m. do końca maja r. b. cykl wycieczek p. t. „Warszawa wczorajsza i dzisiejsza w architekturze". W cyklu tym dany będzie przegląd najważniejszych budowli miasta z uwzględnieniem epoki, w której powstały, oraz stylu, w jakim je wzniesiono, zwracając szczególnie uwagę na zamierzenia urbanistyczne dawnych i obecnych czasów.

Cykl ten rozpoczął się w dniu 10 b. m. zwiedzeniem pod przewodnictwem arch. J. Łukasika murów zamku gotyckiego przy Katedrze, skrzydła gotyckiego, piwnicy oraz wieży Dworzańskiej i więzienia.

Najbliższe wycieczki odbędą się 17 i 24 lutego, oraz 3 marca pod przewodnictwem profesorów Z. Dontora i W. Woydywa i obejmą zwiedzenie Starego i Nowego Miasta z najciekawszemi domami, kościołami i resztkami murów miejskich.

Wycieczki odbywać się będą co niedzielę w godzinach od 10-ej rano; informacje i zapisy w Polskiem T-wie Krajoznawczem, Nowy Świat 19 w godz. 9 — 14 i 17 — 19, tel. 6-42-50. Udział w pojedyńczej wycieczce dla członków P. T. K. — 50 gr., dla gości — 75 gr.

*Prof. Dr. TADEUSZ HILAROWICZ*

# Zwiedzajmy Puszczę Kampinoską!

Od dłuższego czasu zwracały moją uwagę notatki w prasie, dotyczące należytego wyzyskania okolic Warszawy, jako miejsc wycieczkowych i wypoczynkowych dla mieszkańców stolicy. W szczególności chodzi tutaj o wyszukanie, wzgl. spopularyzowanie nowych terenów, które jeszcze nie są należycie wyzyskane.

Pragnę podzielić się z czytelnikami „Wiad. Turystycznych", mojem, nader miłem wrażeniem, jakie wyniosłem z pobytu po raz pierwszy w Puszczy Kampinoskiej. W okresie świąt Bożego Narodzenia, nie mogąc z powodu licznych spraw oddalać się od Warszawy, pojechałem wraz z rodziną do jednego z dworków w Puszczy Kampinoskiej. Odległość od Warszawy poprostu minimalna, gdyż cała podróż autobusem od rogu ul. Powązkowskiej i Okopowej trwa pół godziny, tak, że już sama jazda, nietylko tramwajem, ale nawet samochodem z południowych krańców miasta do punktu wyjazdu autobusu, jest „podróżą" dłuższą.

Muszę przyznać, że Puszcza Kampinoska, teren tak mało znany mieszkańcom Warszawy, może dostarczyć zarówno w porze zimowej, jak i letniej, pełnego wrażenia pobytu na prawdziwej wsi: — jakgdyby się było oddalonym od Warszawy, nie o pół godziny, ale przynajmniej o kilka godzin jazdy. Brak większych osiedli ludzkich, a co zatem idzie najzupełniejsza cisza i spokój oraz balsamiczne powietrze leśne, dają istotnie pełny efekt pobytu w „puszczy".

Sądzę, że wobec dużego już zabudowania terenów na południe od Warszawy, gdzie większe skupienia willi i dworków już nie dają zupełnej ciszy i pełnej ucieczki od gwaru ludzkiego, należałoby pomyśleć o ekspansji letniskowej na większą skalę, na terenie Puszczy Kampinoskiej, gdzie jeszcze przez szereg lat znaleść będzie można środowisko dla pełnego wypoczynku i swobody.

# Wyzyskiwacze

Nawiązując do słów, udzielonych nam w wywiadzie przez min. d-ra E. Piestrzyńskiego (patrz Nr. 3, „W. Tur."), możemy zanotować charakterystyczny incydent, podkreślający jedną z bolączek, wymienionych przez p. ministra.

Czytamy mianowicie w „Czasie", co następuje:

Przed kilku dniami, na komisji sejmowej zauważono, że ludność naszych uzdrowisk nie zawsze daje dowody należytego zrozumienia swych zadań. Jako przykład przytoczono, że cena jabłek w jednem z uzdrowisk wynosiła 4 zł. za kg., podczas gdy w innych miejscowościach płacono za kilogram jeden złoty.

Niestety słowa te są aż zanadto prawdziwe i trafne! Mogę, na ich potwierdzenie przytoczyć zdarzenie, być może błahe, ale charakterystyczne. Przed kilku tygodniami wracałem z gór wraz z pewnym młodym lekarzem krakowskim. Była wczesna godzina poranna, postanowiliśmy w Kuźnicach zjeść śniadanie. Mój przyjaciel, entuzjastyczny taternik i miłośnik oryginalnych ludzi, wdał się w pogawędkę z młodym chłopcem, o miłej i interesującej twarzy. Okazało się, że jest to wileńczyk, w jakiejś tamtejszej gazecie przeczytał wiadomość, że istnieją wspaniałe góry jak Tatry. Uciekł od ojca, zamożnego chłopa z okolic Wilna i żyje obecnie, chodząc po górach jako tragarz nart. Jakże nie zainteresować się takim człowiekiem? Zaprosiliśmy go więc na pogawędkę i szklankę herbaty. W czasie rozmowy zdarzył się wypadek: nasz tragarz górski złamał restauracyjny nożyk. Być może, że winę ponosiły tu zgrubiałe od zimna ręce chłopca. Ale czy mógł być wielce wartościowy nożyk, który się łamie na bułce?

Jest zwyczajem w przyzwoitych lokalach, że za złamane nożyki i rozbite kieliszki nie żąda się zapłaty. Zakład pokrywa już te straty, wlicza je do ryzyka w ogólnej kalkulacji. Gdy przy płaceniu słonego zresztą rachunku, wyraziliśmy gotowość pokrycia straty wywołanej złamaniem nożyka, właściciel podniesionym i wysoce niegrzecznym tonem — zażądał 10 złotych!

Rzecz prota, że nie zapłaciliśmy tej humorystycznej ceny. Zostawiliśmy nasze nazwiska i adresy, przyrzekając, że zapłacimy 10 zł., o ile pan restaurator przyśle nam zaświadczenie firmy, u której nożyk kupiono, że istotnie kosztował 10 zł. Na to właściciel restauracji wpadł w istny szał; zaczął obrzucać obelgami i wyzwiskami biednego „tragarza górskiego", który był mimowolnym sprawcą tej przygody. Awanturował się, krzyczał, wymyślał. Naturalnie nie myślimy wypełnić dzikiej jego pretensji i po przybyciu do Zakopanego złożyliśmy na niego doniesienie w Komisij Zdrojowej.

Ale pomyślmy, jaką tego rodzaju jegomość stanowi propagandę dla Zakopanego, do którego coraz częściej zjeżdżają już i cudzoziemcy!

## 1000 proc. wzrostu frekwencji

Z danych zebranych przez Pol. Tow. Tatrzańskie można wnosić, że frekwencja turystów wzrosła w ostatnich kilku latach znacznie. W niektórych schroniskach w ciągu 5 lat frekwencja wzrosła dziesięciokrotnie. Podczas gdy w 1930 r. nocowało w popularnem schronisku na Hali Pysznej tylko 243 osób, w 1931 — 398, w 1932 — 367, w 1933 r., po rozszerzeniu i zagospodarowaniu schroniska — nocowało 1236 osób, w r. b. do 1 listopada 1970 osób. Jak wynika z tego, w r. b. frekwencja tego schroniska będzie dziesięciokrotnie wyższa niż przed 5 laty. Znaczny wzrost wykazuje też frekwencja schroniska przy Pięciu Stawach Polskich, które dwukrotnie w ciągu ubiegłych kilku lat było rozszerzane. W 1930 r. nocowało tu 1247 osób, w 1931 — 1903 osoby, w 1932 r. — 2728 osób. w 1933 r. — 2553 osób i wreszcie w r. b. do 1 listopada 2769 osób.

W pierwszem schronisku nocują przeważnie narciarze w miesiącach zimowych. Natomiast w drugiem przeważnie turyści w miesiącach letnich.

# Bilety ryczałtowe dla narciarzy

**8 rodzajów zniżek. Dopuszczalne przejazdy pociągami pośpiesznemi**

Ulgi kolejowe dla przejazdów narciarzy, w postaci ryczałtowych biletów, ważnych na przejazdy w ciągu całego sezonu zimowego z kilkudziesięciu miejscowości do różnych punktów sportu zimowego lub odwrotnie, otrzymały w obecnym sezonie zimowym zmiany redakcyjne, korzystniejsze dla świata narciarzy.

Zamiast dotychczasowych 2 rodzajów biletów narciarskich t. j. 1000-kilometrowego w klasie II czy III wprowadza się obecnie ośm odmian tych biletów, mianowicie bilety 1000-kilometrowe i 2500-kilometrowe w klasach II i III pociągów osobowych albo też takież bilety, ważne na pociągi pośpieszne. Cena biletu 1000-kilometrowego III klasy poc. osob. wynosi 30 zł., takiegoż biletu 2500-kilometrowego — 60 złotych. Bilety w tej cenie upoważniają do przejazdu w pociągach osobowych a w pociągach pośpiesznych jedynie za dopłatą wg. taryfy normalnej, pobraną za dany odcinek. Natomiast bilety 1000 i 2500 kilometrowe ważne odrazu na pociągi pośpieszne kosztują tylko o 25% więcej od biletów ulgowych, ważnych na pociągi osobowe. W klasie II wszystkie te bilety są o połowę droższe.

W ten sposób umożliwia się narciarzom wykorzystywanie za ulgą pociągów pośpiesznych i kilkakrotne przejazdy ulgowe nawet z dalekich okolic na teren górski. Ustępstwo sięga 50%.

Zakres stacyj i punktów narciarskich został rozszerzony, powrót zaś nie musi następować z tego samego punktu, do którego przyjechano. Kilometry niewyzyskane w bilecie zużytym mogą być zaliczone na poczet odcinków nowego biletu.

Obok biletów narciarskich, ryczałtowych, mają narciarze ponadto ulgę przy przejazdach grupowych dla najmniej 5 osób z ustępstwem, które w bliższych relacjach wynosi 33%, a w dalszych 10%.

## Z mało znanych polskich typów ludowych




*Wołynianka.*

## Ruch turystyczny w Niemczech w roku 1934

Z ogłoszonych obecnie częściowych sprawozdań z ruchu turystycznego w Niemczech w roku ubiegłym wynika, że ruch ten — w porównaniu z rokiem 1933 — wzmógł się wszędzie i znacznie. Berlin np. odwiedziło w 1934 roku 1.082.066 turystów, kiedy w 1933 cyfra ta wyniosła tylko 953.575; wzrost wynosi 13,5 proc. Cudzoziemców było w stolicy niemieckiej w r. z. 130.403 kiedy w 1933 roku było ich tylko 113.788; tu wzrost wyniósł 14,6 proc. Wśród cudzoziemców najwięcej było Anglików, Amerykan, Holendrów, Czechosłowaków i Szwedów.

W Monachjum wzrost ruchu turystycznego był o wiele większy, niż w Berlinie. Weźmy tylko cyfry dotyczące cudzoziemców: w 1934 roku było ich tu 128.370, kiedy w roku poprzednim tylko 82.418, a więc wzrost wynosi 55,7 proc. Jeśli chodzi o Bawarję, jako całość, to tylko od 1-go października 1934 odwiedziło ją ogółem 3.297.324 turystów, a zatem o 38,2 proc. więcej, niż w roku 1933. Taką znaną miejscowość leczniczą, jak Baden-Baden, odwiedziło w r. z. 96.959 kuracjuszy i gości, czyli o 56 proc. więcej niż w r. 1933. Cudzoziemców było w tej liczbie 24.481, a więc aż o 120 proc. więcej, niż w roku zeszłym; wśród tych ostatnich najwięcej było Francuzów, Holendrów, Anglików i Szwajcarów.

Związek morskich miejscowości kąpielowych pruskiego Pomorza ogłasza cyfry za rok 1934. W sezonie roku zeszłego odwiedziło 64 plaże zgórą ćwierć miljona gości, wśród których niemal połowę stanowili Berlińczycy.

I jeszcze jedna cyfra: w jednej tylko prowincji nadreńskiej schroniska dla mołdzieży udzieliły w roku 1934 noclegów 1.101.556 wycieczkowiczom, to znaczy dwa razy więcej, niż w roku 1933.

DR. PIOTR RADŁO

# Kraina tysiąca jezior

*Z podróży do Finlandji.*

O Finlandji wiemy w Polsce bardzo mało. Zdarzyło mi się słyszeć zdania, że jest to kraj dziki, o zimnym, nieprzyjaznym klimacie, braku kultury brzydki i że nie warto go wogóle zwiedzać. Pamiętam również, że jedna z zamierzonych wycieczek turystycznych, urządzonych przez Linję Gdyna-Ameryka przed kilku laty, nie doszła wogóle do skutku z powodu braku chętnych.

Jakżeż mylne są takie zdania, i jak krzywdzące dla Finlandji! Jest to bowiem kraj o kulturze prawie tak wysokiej, jak szwedzka czy duńska, o ludności nieskazitelnie uczciwej, nawskroś pracowitej i wysoko cywilizowanej, kraj, w którym niema analfabetów. Klimat nie jest wcale tak zimny, krajobraz trochę jednostajny, lecz w strefie jezior przepiękny, szosy asfaltowe lub gładziutko szutrowane granitem, którego na każdym kroku jest pełno.

Prawie cała Finlandja posiada podłoże granitowe, dlatego też granit jest tu najtańszym kamieniem używanym powszechnie do dróg i budownictwa miejskiego. Granit fiński ma nawet sławę europejską jako specjalnie wytrzymały i piękny.

Zaludnienie kraju jest bardzo rzadkie (na powierzchni równej Polsce mieszka zaledwie 3½ miljona ludzi), a w najgęściej zamieszkanych częściach skupienia ludności odpowiadają naszym okolicom na Polesiu. Ludność jest mieszana. Przeważają liczebnie Finowie należący do rasy mongolskiej. ponadto w północnych częściach mieszkają również mongolscy Lapończycy i Eskimosi. Kulturalnie przeważają jednak Szwedzi, zamieszkali częściowo po miastach.

Na stacjach kolejowych widać napisy dwujęzyczne t. zn. fińskie i szwedzkie; wkrótce jednak język fiński wyprze całkowicie szwedzki wskutek intensywnego ruchu nacjonalistów finlandzkich. Szwedzi tracą z roku na rok swoje znaczenie i z czasem zmieszają się z ludnością tubylczą.

Po tym wstępie ogólnym chcę wspomnieć cośkolwiek o zwiedzaniu różnych osobliwości stolicy Finlandji. *Helsingforsu* (po fińsku *Helsinki*, 250.000 mieszkańców) i osobistych wrażeniach.

Po krótkiej naradzie wynajęliśmy taksówkę z szoferem Rosjaninem, byłym kapitanem carskim, mówiącym biegle po niemiecku i zaczęliśmy zwiedzanie najciekawszych zabytków stolicy. Dzięki tej metodzie — odpadło nam długie i męczące chodzenie po rozległem mieście. *Helsingfors* nie posiada żadnych zabytków historycznych. Jest to miasto nawskroś nowoczesne, zbudowane niedawno z bloków granitowych w stylu modernistycznym, idealnie czyste i celowo zabudowane. Przepiękne są parki, w których widać wiele pomników przedstawiających alegoryczne postacie. Trawniki są utrzymane wzorowo pod względem doboru botanicznych gatunków roślin i czystości zewnętrznej.

Bardzo ciekawie przedstawia się muzeum ludowe na wolnem powietrzu na wyspie wśród jeziora. Widać tu stare szałasy Lapończyków, namioty Eskimosów, chaty dawnych Finów ze wszystkiemi naczyniami i t. p. Niesamowite wrażenie wywoływały olbrzymie oryginalne łodzie Wikingów, umieszczone w specjalnych budynkach. W każdym domu musiała być oczywiście łaźnia, gdyż Finowie lubią czystość.

Do najciekawczych budowli w *Helsingforsie* zaliczyć należy parlament, kolosalny gmach zbudowany całkowicie z granitu. Wyposażenie wewnętrzne parlamentu jest tak luksusowe, że przechodzi to najśmielsze wyobrażenia. Każdy gabinet poselski jest cackiem sztuki dekoracyjnej i technicznej. Główna sala obrad jest obszerna, fotele poselskie obszerne, a na każdym stoliku jest umieszczony cały system guzików elektrycznych, które ułatwiają głosowanie.

Dzięki powyższemu systemowi marszałek parlamentu może w przeciągu jednej sekundy wiedzieć ile głosów pada za wnioskiem, ile przeciwko, ilu posłów wstrzymuje się od głosowania, i ilu jest nieobecnych. Specjalne urządzenie na elektrycznej tablicy świetlnej na ścianie koło marszałka daje w każdej chwili sumaryczny wynik głosowania posłów. Wystarczy zatem, aby każdy poseł przycisnął odpowiedni guzik, a w ciągu ułamka czasu marszałek z całą izbą wiedzą o wyniku głosowania. Głosowanie odbywa się w milczeniu i nie pociąga za sobą straty czasu.

W pobliżu dworca kolejowego napotkaliśmy na oryginalny pochód.

Natrafiliśmy bowiem szczęśliwie na międzynarodowe święto sportowe.

Maszerowali sportowcy fińscy i szwedzcy w strojach gimnastycznych, kobiety, dzieci i mężczyźni. Wszyscy w obcisłych trykotach, nawet kobiety, u których górna część kostjumu sportowego była obcisła, a dolna kończyła się króciutką spódniczką. Całe nogi były nagie.

Gdyby tak u nas poprzebierały się niewiasty uprawiające sport — nazwanoby to nieskromnością i piorunowano by na niemoralność i t. p. przestępstwa erotyczne. W nieskazitelnie uczciwej, bardzo moralnej i wysoko stojącej etycznie Finlandji, kobiety uprawiają sport masowo, a kostjum ich nikogo nie razi, gdyż harmonizuje z wyćwiczonem ciałem; u nas zaś w Polsce, gdzie panoszy się zacofanie i obłuda, podobna defilada na ulicach miasta byłaby nie do pomyślenia. Pochód taki obrzuconoby zgniłemi jajami.

Pochód finlandzki był bardzo długi, gdyż defilowało conajmniej kilkanaście tysięcy zorganizowanych sportowców, wśród których przeważali gimnastycy i lekkoatleci Wrażenie dla patrzących cudzoziemców było niesamowite. Jeszcze nigdy w życiu nie widziałem tak olbrzymich mas sportowych, maszerujących w takt muzyki sprężystym krokiem, z powagą i dumą. Było w tem coś majestatycznego i przygniatającego ogromem.

Po zjedzeniu wykwintnego obiadu na okręcie wyjechaliśmy autem na stadjon sportowy, aby przyjrzeć się międzynarodowym zawodom. Stadjon zapełniało kilkadziesiąt tysięcy widzów, megafony objaśniały szczegóły zawodów, orkiestra grała piękne utwory. Zawody zaczęły się masową gimnastyką kilku tysięcy sportowców, głównie z pośród młodzieży szkolnej. Rytmika ruchów w takt muzyki była zgodna i zadziwiająco piękna. Potem rozpoczęły się zawody lekkoatletyczne.

Oczywiście Nurmiego nie było, gdyż wycofał się zupełnie z życia sportowego. Ale za jego zasługi postawiono mu pomnik, który umieszczono w muzeum narodowem w Helsingforsie.

Nie czekaliśmy końca zawodów, bo trzeba było zwiedzić dalsze połacie kraju.

Ciągnęła nas północ i przecudna kraina jezior północnych.

— Ile pan weźmie za podróż na północ w kierunku *Tammerforsu* — pytamy się szofera.

— To zależy od ilości kilometrów.

— A w którem miejscu znajdują się najbliższe piękne jeziora?

— W *Tawastehüs*, po fińsku *Hämeenlinna*.

— Daleko stąd?

— Około 135 kilometrów, ściśle na północ.

Chwila zastanowienia.

Sto trzydzieści pięć kilometrów... wściekle daleko... No, ale za to zwiedzimy kawał kraju. Będziemy mieli pojęcie o charakterystycznym krajobrazie Finlandji...

— Jedziemy!

— Dobrze. Cena 600 marek fińskich. (około 75 złotych).

Paniom nie trzeba było powtarzać. Zresztą ciekawość kobiet stanowi najlepszy dumping dla mężczyzn turystów. Na stacji automobilowej upiliśmy naszego *„Chryslera"* do cna benzyną i jazda w drogę. Szofer objaśniał nam wszystko, co widzieliśmy dookoła. Miasto ciągnęło się dosyć daleko, wreszcie minęliśmy ostatnie olbrzymie granitowe gmachy, gdyż przedmieść niema zupełnie, i znaleźliśmy się w pagórkowatej okolicy wśród lasów szpilkowych. Na równiutkiej szosie asfaltowej, nie odczuwaliśmy najmniejszych wstrząsów, jazda była arcyrozkoszna.

Przejechaliśmy przez jakąś wioskę, czyściutką o miłych drewnianych domkach.

Na jednym z domków, w którym był sklep spożywczy, widzieliśmy wielki szyld z nazwiskiem właściciela. Napis brzmiał: Nurmi. Jak się dowiedziałem — nazwisko Nurmi jest w Finlandji dość częste, tak jak u nas Nowak i nie miało nic wspólnego ze sławnym biegaczem.

W czasie naszej jazdy wysiadaliśmy co jakiś czas, aby przyjrzeć się zbliska wielu osobliwościom geograficznym. Im dalej na północ, tem więcej spotykaliśmy lasów; wszystkie bez wyjątku szpilkowe, posępne, chłodne, wyniosłe, obrzucone jakby djabelską siłą głazami granitowemi. W lasach tych, według objaśnień

# Olbrzym pod Warszawą

## Jałowiec czy cyprys?

Utarło się mniemanie, że okolice Warszawy nie przedstawiają nic ciekawego dla turysty. Ot, takie nasze zwykłe piaski mazowieckie i wydmy, przetykane lasami sosnowemi i bagnami.

W rzeczywistości jednak okolice Warszawy kryją w sobie wiele ciekawych rzeczy, trzeba tylko chcieć i umieć szukać.

W czasie jednej z wycieczek turystycznych kolarskich w roku zeszłym, przedostając się od strony Choszczówki poprzez wysoki wał wydmowy, porosły lasem, niedaleko od szosy z Jabłonny do Czarnej Strugi, natrafiłem na rosnący pod lasem olbrzymi jałowiec. Normalnie spotykamy jałowce o jednym pniu, które na całej swej wysokości od ziemi do wierzchołka posiadają gęste odgałęzienia, nadające im kształt stożków, wysokość ich zwykle nie przewyższa 2 mtr.

Ten zaś, jak widać z fotografji, ma zupełnie odmienną budowę i kształtem swym przypomina cyprys.



Jest to jeden krzew jałowcowy, składający się z dwóch pni, zrośniętych korzeniami, które początkowo są zupełnie ogołocone z igliwia i dopiero wyżej jałowiec posiada gęstą kitę.

Okaz ten jest 4½ razy wyższy od człowieka średniego wzrostu i sięga przeszło 7-u mtr. wysokości.

Jałowiec olbrzym rośnie na terenie wykarczowanym, osłoniętym ze wszystkich stron zagajnikami i wzgórzami wydmowemi, co niewątpliwie stworzyło sprzyjające warunki dla jego rozwoju.

Sądzę, że ten okaz przyrody zainteresuje nietylko turystów, ale i sfery naukowe. Jest to unikat w tak bliskiem sąsiedztwie Warszawy, warto więc uchronić go przed zniszczeniem.

*Fr. Sawicki.*

## Muzeum w Zaleszczykach we własnym gmachu

Założone przed kilku laty Muzeum Powiatowe staraniem oddziału Pod. Tow. Tur. Krajozn. i wydziału powiatowego, liczące kilkaset eksponatów z dziedziny archeologji, historji, fauny i przemysłu ludowego, zostaje w najbliższym czasie przeniesione do własnego budynku P. Towarzystwa Turystycznego i pomieszczone będzie w kilku pokojach. Rozwój muzeum dzięki nowemu pomieszczeniu będzie mógł przybrać poważniejsze rozmiary, a to również dzięki subwencji 500 zł., asygnowanych przez Ministerstwo Oświaty, a przeznaczonej na reorganizację i zakup wyrobów przemysłu ludowego ze szczególnem uwzględnieniem tkactwa, strojów ludowych i kilimkarstwa.

# Podróżnictwo w starożytności i średniowieczu

Dwaj wybitni znawcy zagadnienia turystycznego, — generalny dyrektor Enit'u, Angelo Mariotti, profesor ekonomji uniwersytetu rzymskiego i docent teorji turystyki w Wyższej Szkole Gospodarstwa i Handlu w Rzymie, oraz prof. dr. Ryszard Hennig z Düsseldorfu, zajęli się badaniem turystyki i podróżnictwa w starożytności i w średniowieczu oraz u pierwotnych ludów.

Prof. Mariotti ogłosił ostatnio niezwykle ciekawą rozprawę p. t. „Turystyka w Starym Rzymie".

Podróże były w starym Rzymie bardzo rozwinięte. Podróżowano tam wiele, z wielu powodów i dla wielu celów. Podróżowano więc do zdrojowisk, do miejsc świętych, w celach naukowych i gospodarczych. Żywy ten ruch podróżniczy wymagał specjalnej organizacji, zwłaszcza w dziedzinie gospód i należytych środków ruchu. Zagadnieniami powyższemi zajęło się państwo rzymskie. W pierwszym rzędzie zainteresowało się ono wielkiemi i doskonałemi drogami. Słynna „Tabula viarum Romani Imperi", t. j. tablica dróg państwa rzymskiego, jest wspaniałym przykładem wielkiego rozwoju i stanu starorzymskich arteryj komunikacyjnych. Stary Rzym dbał równocześnie i o to, by podróżni, korzystający ze znakomitej sieci dróg w obrębie całego Imperjum Rzymskiego, znajdowali przy nich wzorowe urządzenia, zaspakajające potrzeby życiowe, zarówno podróżnego jak i jego zwierząt pociągowych, oraz nośnych. Do dziś dnia mówią nam o tem potężne ruiny cystern, spotykane w tak odległych okolicach b. Imperjum Rzymskiego, jak w Cyrenaice i Leptis Magna w Północnej Afryce.

Rzymianie, udający się w podróż, zdawali sobie w pełni sprawę z konieczności należytego ekwipunku turystycznego, zarówno w dziedzinie odzieży i obuwia, jak i w zakresie odpowiednio przygotowanych wozów, łodzi i okrętów.

Prof. Hennig ogłosił w „Archiv für den Fremdenverkehr" niezwykle ciekawą rozprawkę o popieraniu podróżnictwa u pierwotnych ludów. Rozprawka stwierdza, iż legenda, jakoby popieranie podróżnictwa i jego propaganda była objawem najnowszych czasów, jest błędną, są one bowiem tak stare, jak starym jest handel ludzki, docierający do dalekich stron. Ślady tego handlu, docierającego do odległych stron świata, spotykamy u starych Egipcjan i Babilończyków już w piątem i czwartem tysiącleciu. Istniał on u starych Chińczyków, oraz u niektórych ludów środkowej i zachodniej Europy również już w piątem tysiącleciu przed Chrystusem. Ślady dalekiego handlu kamieniami, zdatnemi do wywoływania ognia, sięgają zresztą dwunastu tysięcy lat przed Chrystusem. Kupcy zawsze i wszędzie byli dobrze widziani, to też ludy, z usług kupców korzystające, starały się ściągać kupców do siebie przy pomocy zapewniania im zupełnego bezpieczeństwa, zwalniania ich od opłat i t. p. I to były właśnie początki propagandy podróżniczej w prawiekach.

Klasycznym przykładem starań wszystkich, prymitywnych nawet ludów o bezpeczeństwo podróży kupieckich stanowi historja wielkiego szlaku handlowego, idącego z nad Bałtyku do północnych Włoch. Początki szlaku tego sięgają 2500 lat przed Chrystusem, a służył on kupcom, którzy z nad Bałtyku przywozili bursztyn, zwany „złotem Bałtyku", z południa zaś dowozili na północ sól, wyroby rękodzielników etruskich, kość słoniową muszle afrykańskie i t. d. Szlak ten, znany już przez „Pseudo-Arystotelesa" i Diodorusa Sicilusa, zwany był „świętą drogą", przez Greków zaś „drogą Heraklesa".

W miarę rozwoju kultury, dostrzegamy równocześnie rozwój organizacji podróżniczej. W Grecji spotykamy więc osobę specjalnego urzędnika publicznego „proxenos", którego działalność w stosunku do obcych przebywających w Grecji odpowiada, mniej więcej, zakresowi działania dzisiejszej służby konsularnej. W tym samym czasie, w którym powstaje urząd proxenosa, pojawiają się pierwsze gospody dla podróżnych, oczywiście, dalekie jeszcze od dzisiejszego pojęcia tego wyrazu.

W Rzymie organizacja gospód dla podróżnych stoi już na wysokim poziomie. Z upadkiem jednakże imperjum kończy się czas gospód. Dostrzegamy je dopiero w połowie średniowiecza, stan ich jednak jest tak zły, że raczej uchodzić one winny za jaskinie występku, aniżeli za miejsca, zapewniające spokój i bezpieczeństwo.

Tu i owdzie samo państwo zaczyna w średniowieczu troszczyć się o wygodę podróżnego, a świadectwa tego spotykamy nawet odnośnie do dalekich Chin i Mongolji w pismach podróżniczych słynnego Marco Polo i Araba Ibu Batuta.

Karol Wielki zarządził z mocy swej cesarskiej władzy, by jego posłowie znajdowali wszędzie, dokądkolwiek przybędą, kwatery i utrzymanie, oraz konie pocztowe. „Lex Bungundiorum" postanawia, iż osoby prywatne, odmawiające obcym gościnności, muszą płacić 3 szylingi grzywny, a cesarz Henryk IV zarządza w swym „Pokoju Bożym" z roku 1083: „Viatori hospitium nemo deneget" — iż nikomu nie wolno odmówić gościny podróżnemu.

Miasta i okolice, które we wczesnem i późniejszem średniowieczu strały się o podróżnego, ułatwiały mu dostęp i pobyt, kwitły zarówno pod względem gospodarczym, jak i kulturalnym oraz politycznym. Rozkwit ten nakłania inne miasta i okolice do podejmowania starań o podróżnego, o jego bezpieczeństwo i wygodę.

W ten sposób ideą opieki nad podróżnictwem i starania o jego propagandę rozpowszechniają się w ciągu wieków po wszystkich cywilizowanych państwach Europy.

## Do Zakopanego

Amatorzy pięknej zimy w górach, turyści i sportowcy, ludzie spragnieni miłego odpoczynku i wesołej zabawy wybierają się licznie na "Święto Zimy" do Zakopanego (od 22 lutego do 1 marca) informując się w Orbisie o warunki ulgowe przejazdów, i uczestnictwa w imprezach.

Imprezy sportowe, organizowane przez P. Z. N., obejmują Narciarskie Międzynarodowe Zawody o Mistrzostwo Polski, mecz hokejowy polsko - niemiecki, skoki narciarskie, slalom, pokazy jazdy figurowej na lodzie (międzynarodowe), zawody saneczkarskie i bobslejowe.

Pozatem bogaty program zabaw i akademja narciarska, bal reprezentacyjny, Podhalańskie Zapusty i karnawał na nartach.

Zniżki kolejowe i karty uczestnictwa na „Święto Zimy" w Zakopanem we wszystkich placówkach Orbisu.

BOHDAN TEOFIL LEPECKI

Reportaż z podróży po Włoszech

# Rzymianie w pantoflach

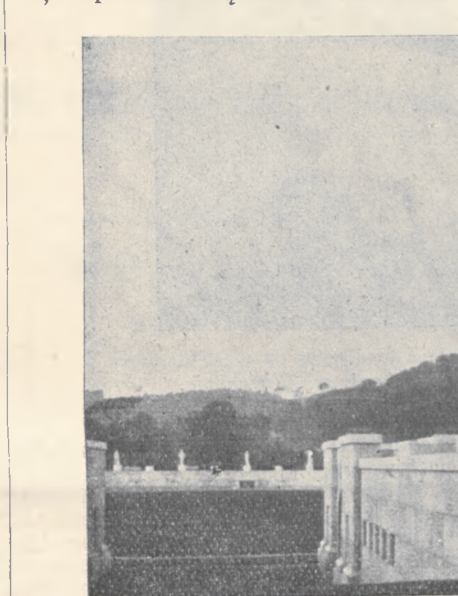
Jeść makaron zamiast mięsa, marznąć w pokojach bez pieców, mieć koło siebie, za sobą i przed sobą faszystowskiego „anioła-stróża" i ...być szczęśliwym — tej sztuki potrafi dokonać tylko Rzymianin.

Dużo tu znaczy wielowiekowa wprawa. Od czasów, kiedy Cezar przekroczył Rubikon i zaprowadził dyktaturę na ziemiach Imperium Romanum, wolność jest niezmiernie rzadkim gościem w „Wiecznem Mieście". Rzym nie był wolny ani za Nerona, ani za Teodozjusza, ani za papieża Leona X, ani nawet przed 1870 rokiem, kiedy klęska Francuzów ośmieliła Włochów do przyłączenia go do monarchji sabaudzkiej.

Podróżujący przed kilkudziesięciu laty po Państwie Kościelnem historyk francuski Hipolit Taine pisał o ucisku, panoszącym się wówczas w Rzymie: „Nie jest on gwałtowny, srogi, jak za królów Neapolitańskich; na południu dawne ciemięstwo hiszpańskie pozostawiło nałóg okrucieństwa: nie tak jest w Rzymie. Nie chwyta się tu człowieka odrazu, aby go wrzucić do podziemia, oblewać co rano wiadrem wody mrożonej, torturować i otępiać. Jeśli jednak jest wolnomyślny i źle notowany, policja schodzi doń, zabiera papiery, przetrząsa meble i uprowadza go. Po upływie pięciu lub sześciu dni, ktoś w rodzaju sędziego śledczego bada go; inne badania następują potem; pisanina tworzy wiązkę, która po długiej zwłoce dostaje się do rąk sędziów w właściwem znaczeniu tego słowa. Ci badają go również długo; jeden pozostawał trzy miesiące w więzieniu zapobiegawczem, drugi pół roku. Proces się rozpoczyna; zwie go się publicznym, ale nim nie jest: publiczność stoi za drzwiami, dopuszcza się trzech lub cztе-

Za rok, dwa, sytuacja może ulec gruntownej zmianie na lepsze...

— Słuchaj, mów ciszej, przerwał mu przyjaciel. Patrz jak gospodarz nadstawia uszu. Są je-




*Foro Mussolini*

rech widzów, ludzi znanych, wypróbowanych i to wchodzących za biletami". Z takiej to „wolności" korzystali dawni Rzymianie. Nic dziwnego, że i dzisiejsi uważają ucisk za coś zwykłego, tak naturalnego jak roześmiane, błękitne niebo włoskie. Zawsze ich ktoś pilnował — obojętne, czy zbiry Nerona, szpiedzy papiescy, czy też „oczy i uszy Mussoliniego".

Gorzej jest z pożywieniem. Wprawdzie „wolność jest tak potrzebna człowiekowi jak chleb" — głoszą radykałowie lewicowi, ale bez wolności jakoś ludzie żyją, a bez chleba marnie umierają. Włochy pragną uchodzić za wielkie mocarstwo, wyprowadzą się w prostej linji od dawnego cesarstwa rzymskiego, lecz w rzeczywistości są biednym, skalistym krajem, pozbawionym niemal w zupełności bogactw przyrodzonych. Mussolini robi nadludzkie wysiłki, aby jałowe pola swojej ojczyzny użyźnić i zamienić na bujne pastwiska i łany pszeniczne. Dzięki kolosalnym cłom prohibicyjnym na importowane zboże, opłaca się rolnikom włoskim nosić w koszykach ziemię na lite skały i zakładać na nich pola uprawne. Naturalnie, że w tych warunkach ceny chleba, mięsa i innych produktów rolniczych są nadmiernie wygórowane i Włosi muszą głodować. Makaron, przyprawiony na setki sposobów, oto na co stać przeciętnego Rzymianina. Krwawe befsztyki, sznycle, kotlety — to potrawy cudzomców; Włoch poprzestaje na byle czem i dziękuje Bogu, że łagodny klimat nie wymaga od niego spożywania pokarmów tłustych i mięsnych, jak to ma miejsce w krainach chmurnej Północy.

Z biednego kraju rząd faszystowski wyciąga tyle, ile się tylko da wycisnąć. Kosztowne inwestycje, zbrojenia, pompy, kolonje — muszą opłacać szerokie masy rezygnowaniem z wszystkiego co wykracza ponad minimum egzystencji.

Mimo tak nieprzyjaznych warunków Włoch jest zadowolony. Cóż z tego, że brakuje mu mięsa, kiedy owiewa go powietrze wonne i ciepłe. Przyroda wynagrodziła mu hojnie wszelkie braki, wypływające ze złych warunków społecznych. Je tylko makaron, ale pod niebem Italji wyrastają najpiękniejsze kobiety świata; brakuje mu węgla, lecz przez większą część roku nie trzeba palić w piecach; nie jest wolny, ale nigdy nie cieszył się słońcem swobody... Niewiele jest na świecie ludów, które w tak nieprzyjaznych okolicznościach, potrafiłyby zachować tyle radości życia.

Mówię tu, rzecz oczywista, o przeciętnym Rzymianinie. Są jednak wśród nich ludzie, którzy nie mogą pogodzić się z istniejącym stanem rzeczy i marzą o odegraniu roli nowoczesnych Brutusów. Spotkałem raz dwóch takich opozycjonistów. Jeden siedział już kilka miesięcy na zesłaniu na wyspach Liparyjskich, drugi jeszcze nie. Obydwaj byli typowymi „salonowymi rewolucjonistami". Wstąpiliśmy do ustronnej traktorji i tam nawiązaliśmy półgłosem rozmowę o „polityce".

— Ruch antyfaszystowski rośnie w całych Włoszech — mówił ten z moich interlokutorów, który nie był jeszcze na wyspach Liparyjskich. Cała inteligencja nie bardzo kocha Mussoliniego. W rozmowach, bojąc się wymieniać głośno jego nazwiska, nazywamy go „czarnym kotem" lub je-

szcze inaczej, aby tylko nie zwrócić uwagi wałęsających się wszędzie szpiegów. Mimo czujności policji, ukazują się stale nielegalne wydawnictwa antyfaszystowskie. szcze wyspy których nie zdążyłeś zwiedzić. Liparje na ciebie już czekają...

Dużą osłodą dla Rzymianina są kobiety. Rząd odebrał mu prawa polityczne, ale pozostawił mu najważniejsze z praw — p r a w o d o m i ł o ś c i. Przeciętny Rzymianin mnóstwo czasu poświęca kobiece. Dla niego zdobywanie jej to sztuka wymagająca wiele zachodu, umiejętności, przejęcia, subtelności. Z pogardą spogląda na brutalów z Północy, którzy nie rozumieją, że nektaru miłości nie należy pić jednym haustem, lecz sączyć delikatnie i długo się nim rozkoszować. Nagroda, jaka go czeka za tyle stawań i trudów, jest naprawdę królewska. Włoszka — to skoncentrowany ekstrakt namiętności i piękna fizycznego. W tym kraju rzeźbiarzy i malarzy ulice przepełnione są ich modelkami. Przez pewien czas usiłowali faszyści prawić coś o surowości obyczajów, o starorzymskim purytaniźmie, ale i sam Duce nie potrafił jakoś sterylizować namiętności swoich rodaków. Rzym, w niemniejszym stopniu niż Paryż, nazwany być może miastem miłości.

Dziwna rzecz — starodawne ruiny, które powinny raczej zachęcać Rzymian do poważnych rozmyślań, działają na nich podniecająco. Wędrując po Forum Romanum, Colosseum i ogrodach Palatynu, widziałem wszędzie zakochane pary, korzystające z każdego załamka muru, każdego lochu, czy ciemnego przejścia, aby wyściskać i wycałować się dowoli. Przez pewien czas czarne koszule prześladowały pary miłosne, ale ostatecznie zrezygnowały ze zbytniej surowości i poprzestały na kontroli moralności w pociągach.

Gdyby chodziło o samych Włochów, być może władze nie byłyby tak liberalne. Na szczęście do Italji napływają co roku miljonowe rzesze turystów, wśród których nie brak par, spędzających miodowe miesiące. Pary te nie marnują czasu i robią to co czynią zakochani we wszystkich zakątkach globu — to jest całują się, tulą i na wszelkie sposoby ujawniają swoją miłość. Ponieważ turysta we Włoszech cieszy się specjalną opieką, więc nie ośmielono się narzucać młodożeńcom „suchego regime'u". Skorzystali na tem i tubylcy, skutkiem czego flirt kwitnie w Rzymie jak za pięknych czasów Renesansu.

Dużą konkurencję czynią starodawnym ruinom rzymskie kinematografy. Pewnego razu obserwowałem w jednym z kin jak publiczność nie interesowała się zupełnie treścią obrazu, poprzestając na masowym flircie. Coprawda film był wyjątkowo marny, a publiczność na widowni szczególnie młoda.

Dawne rozczłonkowanie Włoch na szereg odrębnych państw pozostawiło wyraźne ślady w postaci silnie rozwiniętego regjonalizmu. Rzym — to jeszcze nie całe Włochy. Chcąc poznać ten kraj, trzeba go zwiedzić wzdłuż i wszerz. Jadę więc do Neapolu — miasta poezji i smażonej oliwy. Za cztery godziny już tam będę.

**W następnym numerze dalszy ciąg p. t. „W NEAPOLU"**

## Tydzień w Wiedniu

Kto pragnie zwiedzić Wiedeń, zabawić się tam przez kilka dni lub wyjechać na narciarskie wycieczki w góry, ma wspaniałą okazję: staraniem Polskiego Związku Turystycznego w dniu 3 marca wyrusza z Krakowa pociąg popularny do Wiednia Powrót 10 marca.

Wyjątkowo niskie koszty (od zł. 92,50).

Zgłoszenia, karty uczestnictwa we wszystkich placówkach Polskiego Biura Podróży Orbis.

## Imprezy w lutym r. b.

15 — Ojców — Konkurs skoków.
16-17 — Worochta — Zawody narciarskie o puhar Karpat Wsch.
16-17 — Zakopane — Międzynarodowy pokaz jazdy figur.
16-17 — Nowy Targ — Zawody Związku Strzeleckiego Nowy Targ.
16-17 — Krzemieniec — Okręgowe mistrzostwa Wołynia.
16-17 — Rabka — Bieg zjazdowy i slalom.
17 — Poronin — Zawody narciarskie.
17 — Nowy Targ — Bieg zjazdowy z Turbacza.
17 — Lwów — Ogólnopolskie zawody klubów żyd. o puhar inż. Sina.
17 — Skole — Konkurs skoków.
17 — Lwów — 10 km. bieg ze strzelaniem.
17 — Rajd narciarski Nowy Targ — Luboń — Krościenko.
17-27 — Rajd Kolejowy TKN. wzdłuż Karpat.
17-24 — Finały mistrzostw Polski.
22-26 — Narciarskie międzynarodowe zawody o mistrzostwo Polski.
24 — we wszystkich miejscowościach — Propagandowe zawody narciarskie o odznakę za sprawność.
27 — Jaworze pod Bielskiem — Sokole zawody narciarskie dzielnicy Śląskiej.
27 — Rabka — Bieg zjazdowy z Lubonia.
27-28 — Lwów — Zawody narciarskie w kombinacji norweskiej.

szofera, jest bardzo mało dzikiej zwierzyny, podobnej zresztą do naszej.

Wreszcie skończył się asfalt. Wyjechaliśmy na gładkę szutrówkę. Co kilkanaście minut mijały nas wielkie autobusy, utrzymujące regularną komunikację między przemysłowym *Tammerforsem* a *Helsinkami*. Okolice były właściwie prawie bezludne, gdyż co 20 — 30 kilometrów spotykaliśmy nieliczne skupienia drewnianych schludnych domków rozłożonych na rozległych polanach leśnych.

Przybyliśmy do wioski, nazywającej się *Ryttyla*, w powiecie *Lavinto* gdzie postanowiliśmy zwiedzić dokładnie gospodarstwo wiejskie i warunki życia chłopa fińskiego. Los zrządził, że chłop, na którego teren weszliśmy, był naprawdę typowym Finem, krępym o krzywych trochę nogach, płaskiej brzydkiej twarzy i skośnych oczach. Zrazu niechętnie odnosił się do nas, lecz gdy szofer nasz, będący zarazem tłumaczem, wyjaśnił mu cel naszej wizyty — rozjaśnił swoją twarz i pozwolił obejrzeć każdy kąt swoich zabudowań. A było na co patrzeć! Ogromna stodoła piętrowa, z pomostem, prowadzącym z ziemi wprost na piętro, wielka stajnia, mleczarnia, łaźnia, no i elegancki dom mieszkalny z drzewa. Wewnątrz domu były 4 pokoje i kuchnia. Pokoje czyściutkie, meble eleganckie, a na biurku „pana" liczne fotografie. W kuchni widzieliśmy celowe urządzenia do higjenicznego mycia naczyń, same naczynia, zaś we wzorowym porządku i czyste.

Zdziwieni luksusem i higjeną, na które nie stać może niejednego z naszych średnich właścicieli ziemskich, pytamy tłumacza:

— Ten chłop fiński musi być zapewne najbogatszym w okolicy?

— Gdzie tam...

— Ileż ma morgów?

— Niewiele, należy do uboższych wieśniaków.

— Więc ile?

— Około 140 morgów.

— W takim razie ile posiada u was bogaty chłop?

— Mają po 500 morgów i więcej. Ziemi i lasów u nas nie brak.

Zrobiliśmy kilka pamiątkowych wspólnych fotografij i pojechaliśmy dalej. Po drodze napotykaliśmy często wielkie banie z mlekiem stojące na drewnianych rusztowaniach samotnie w lesie, tuż przy szosie. W tym uczciwym kraju nikt nie obawia się, aby coś zginęło. Kradzież jest tu nieznana. Mleko zabierają specjalne automobile i zawożą do miasta, a odwożą na to samo miejsce puste bańki. Właściciel mleka zabiera je i stawia nowe, pełne.

Zatrzymaliśmy się jeszcze kilkakrotnie po drodze dla zdjęć fotograficznych. Zmoczył nas nieco deszcz, zimno zaczęło dokuczać i marzyliśmy o tem, aby wreszcie dojechać do miasta *Hämeenlinna*. I dojechaliśmy po kilku godzinach jazdy, w czem 102 km. przypadło na puszcze leśne, a 33 na tereny odsłonięte. To zaś, co ujrzeliśmy ze szczytu wzgórza w pobliżu miasta, nagrodziła dotychczasowe trudy. U naszych stóp rozciągały się liczne jeziora otoczone pagórkami i lasami i ciągnęły się nieprzerwanem pasmem hen — na północ. Widok był naprawdę wspaniały. Samo miasto, leżące między dwoma jeziorami, nie przedstawiało nic specjalnie ciekawego. Wróciliśmy więc wkrótce w powrotną drogę, a śpieszyło się nam, bo zmrok zapadał (nocy w tej szerokości geograficznej niema) i czas było na okręt, którego odjazd wyznaczono na godz. 2 w nocy. Przed nami 135 km. drogi, obecnie zaś była godz. 10.15 wieczorem, a w dodatku „Chrysler" miał świeżo szlifowane tłoki i nie mógł jechać szybciej niż 40 — 45 km. na godzinę.

Życzyliśmy sobie w duchu, aby po drodze nie było defektu.

Na nieszczęście jednak po godzinie jazdy „nawaliła nam kicha" w tylnem kole. Z gestem rozpaczy zacząłem pomagać szoferowi w wymianie koła, aby móc prędzej odjechać.

Z dreszczem niepokoju pojechaliśmy dalej, odpędzając natrętne myśli, że się spóźnimy na okręt.

— Panie łaskawy — modlę się do szofera.

— Słucham.

— Niech pan doda więcej gazu!

— Nie mogę.

— Wal pan osiemdziesiątkę.

— Jeżeli nie będzie defektów to powinniśmy zajechać na czas.

Minęła północ.

Wyjąłem mapę, aby sprawdzić miejsce, gdzie jesteśmy. Było względnie jasno, tak że mogłem dokładnie czytać drobny druk.

— Jeszcze siedemdziesiąt kilometrów — wyjęczałem.

Panie zwróciły ku mnie błagalne spojrzenia, poczem ze zdenerwowania i strachu zdrzemnęły się.

— Szkoda, że nie jestem kobietą — myślałem.

Po godzinie dalszej jazdy w mrokach puszczy finlandzkiej pozostało nam jeszcze 20 kilometrów. Skóra na mnie cierpła, panie spoczywały w błogim półśnie.

Wreszcie po pół godzinie, długiej jak wieczność, ukazały się pierwsze domy *Helsingforsu*, a wkrótce potem ciche wody portu i rzęsiście oświetlony okręt.

— Chwała Bogu!

Odetchnęliśmy wszyscy zadowoleni, a najwięcej szofer, który otrzymał bitych 600 marek fińskich.

— *Hyvää yöää* (dobranoc) rzuciłem mu na pożegnanie z pokładu statku.

Niezadługo odbiliśmy od brzegu, skąd dolatywał nas niemelodyjny, smętny śpiew akademików fińskich, którzy przyszli żegnać polskich turystów.

WZDŁUŻ ZAŚNIEŻONEGO ŁUKU KARPAT

# Tradycyjny rajd narciarski

Z nieopisanym zachwytem powracają rok rocznie z wspaniałego szlaku zimowego uczestnicy Narciarskiego Rajdu Kolejowego wzdłuż Karpat.

Dziesięć dni wędrówki po zaśnieżonych, olśniewających słońcem dolinach, lub groźnych stokach górskich. Dziesięć dni swobody, sportowych wysiłków i radości, wycieczek narciarskich, zabaw w uzdrowiskach i zimowiskach.



*Z terenów rajdu. Na saneczkach w Worochcie.*

Rajd Kolejowy wzdłuż Karpat — to cudowna kuracja zdrowotna dla znużonych życiem w mieście, dla przemęczonych pracą, dla zdenerwowanych i przygnębionych.

Któż mógłby myśleć o "ciężkich czasach" o troskach i kłopotach, gdy dookoła roztaczają się przepiękne góry i zielone lasy, tonące w białym puchu, gdy z nartami na plecach, lub na nartach suną wesołe gromady sportowców i turystów.

Od Worochty do Wisły — zaśnieżony łuk Karpat, oparcie licznych uzdrowisk, w których uczestnicy rajdu zaznają mnóstwo przyjemności. Więc Worochta, punkt wyjścia rajdowców w dniu 18 lutego b. r., teren najpiękniejszych wycieczek na Czarnohorę, ośrodek barwnej Huculszczyzny z jej strojami.

Potem Truskawiec — ślicznie urządzone zdrojowisko, otoczone pogórkami, łatwemi terenami i dla słabszych narciarzy, oraz wieżami szybów naftowych w pobliskim Borysławiu i Drohobyczu, wielkich ośrodkach polskiego zagłębia naftowego.

O Krynicy wiele mówić nie trzeba: jest w zimie jeszcze bardziej urocza, niż w lecie. Tor saneczkowy, stadjon łyżwiarski i hokejowy, skocznia narciarska roją się od młodzieży sportowej. Gwarem i wesołością brzmią sale dancingowe.

Uczestnicy rajdu po dwu dniach, spędzonych w Krynicy, zjeżdżają do Zakopanego, by podziwiać Tatry w śniegu, odbyć znowu parę wspaniałych wycieczek i nacieszyć się sportami: tor saneczkowy, stadjon hokejowy, łyżwiarski i hipiczny, skocznie narciarskie i skijöring dostarczają wrażeń w obfitości.

Zaciszna, sielankowa Wisła, ze swemi znakomitemi terenami narciarskiemi, jest ostatnim etapem rajdu dla uczestników, znających Kraków i Wieliczkę. Inni goście, zwłaszcza zagraniczni, zwiedzą jeszcze w dniu 27 lutego b. r. starodawną stolicę podwawelską i słynne na cały świat saliny wielickie.



# Ruch wydawniczy

**MONIKA JEDZIE NA MADAGASKAR.** M. Metzger. Księgarnia Św. Wojciecha. Poznań 1935 r.

Młodzież najchętniej chłonie literaturę podróżniczą. Niestety, polskie piśmiennictwo dla młodzieży wogóle w porównaniu z innemi narodami jest bardzo ubogie, a powieści w rodzaju omawianej prawie że nie posiadamy.

W powodzi różnych, kiepskich przeważnie tłómaczeń, należy wyróżnić specjalnie wydaną ostatnio przez księgarnię Św. Wojciecha w Poznaniu powieść „Monika jedzie na Madagaskar".

Autor w formie zręcznej powieści daje młodemu czytelnikowi opis podróży z Niemiec na Madagaskar, którą mała Monika odbywa wraz ze swym ojcem, udającym się na ekspedycję naukowo-przyrodniczą. Przeżycia dzielnej dziewczynki, jej zachowanie się podczas ciężkiej choroby ojca, wreszcie jej kolorowi towarzysze jak również sama podróż samolotem i okrętem, to czarowna baśń, o której marzą wszyscy czytelnicy książek dla młodzieży, tem bardziej, że Madagaskar owiany jest tajemniczością mało znanej wyspy.

Opisy przyrody pierwszorzędne. Książka powinna się znajdować na półkach bibljotek szkolnych.

*(Ł.).*

*Mapa Parku Narodowego Tatry.* Wojskowy Instytut Geograficzny wydał pod powyższym tytułem mapę polskiej części Tatr, opracowaną metodą fotogrametryczną w skali 1 : 20.000. Mapa ta wykonana bez zarzutu stanowi ogromny postęp w kartografji Tatr. Cena zł. 3.

# Ze świata

### ZEGAR W ROLI MEMENTO

W Zgorzelcu znajduje się na wieży kościoła św. Trójcy zegar, który stale i konsekwentnie, już od czterech wieków, śpieszy się o siedem minut. Ta niepunktualność nie jest spowodowana ani złym stanem zegara, ani niedbalstwem ludzi mających nad nim pieczę. Jest to fakt uświęcony tradycją, przechodzącą z pokolenia na pokolenie. Ludność dobrze wie, że „Zakonnik" — jak mówi — wydzwania godziny za wcześnie. A kiedy bije na wieży 12-ta, mówią sobie mieszczanie: „Tylko patrzeć jak będzie biła 12-ta..."

Cóż to za tradycja?

W roku 1527 panowie radcy miejscy, rządząc zbyt surowo, ściągnęli na siebie wielką nienawiść mieszkańców. Cechy szczególnie odnosiły się do magistratu bardzo wrogo, tak, że rada miejska, gwoli obrony ładu i porządku, postanowiła zaaresztować ich najkrnąbrniejszych przywódców. Zagrożeni więzieniem jakoś się jednak o niemiłych wobec siebie zamiarach dowiedzieli i zaraz zebrali się na ciasnej uliczce do dziś dnia „Ulicą Zdrajców" zwanej. Spiskowcy postanowili zaatakować ratusz i odpowiednio się „załatwić" z tymi ojcami miasta, których za największych wrogów swych uważali. Napad miał nastąpić o 12-ej, w chwili kiedy radcy opuszczają salę posiedzeń. Atoli jeden ze spiskowców, snać sumieniem ruszony, wygadał się ze wszystkiem wobec strażnika zegara. Brakowało do zamachu jeszcze tylko 7 minut, ale przytomny strażnik zadzwonił zaraz 12-tą. Radcy, jak zwykle punktualnie opuścili salę posiedzeń i poszli na piwo. Kiedy zaś zjawili się spiskowcy, straż obezwładniła ich z łatwością. Zadowoleni z obrotu sprawy radcy miejscy postanowili, że zegar po wieczne czasy ma się śpieszyć o owe „historyczne" 7 minut.

# Kronika krajowa

### 400-LETNI PROCES O JEZIORO WIGRY

Niebawem zostanie w Warszawie wznowiony olbrzymi proces o zwrot wielkiego majątku, składającego się z kilkunastu folwarków, kilku jezior, a w tem słynnego jeziora Wigry, oraz z kilku tysięcy hektarów lasu, należącego ongiś do rodziny baronów Lenków.

Przed 400 laty właściciel dóbr baron Lenk, idąc na wojnę, powierzył swe majątki OO. Kamedułom, oddając im je pod nadzór. Właściciela zabito na wojnie, ale rodzinie nie zwrócono majątku. Zaczęły się spory. Sprawą osobiście zainteresował się król Jan Sobieski, który nakazał zwrócić rodzinie majątek. Wyrok ten nie został jednak wykonany i majątki trwały nadal we władaniu OO. Kamedułów.

Podczas rozbioru Polski rząd rosyjski zabrał majętności jako dobra pokościelne. Spadkobiercy Lenków prowadzili zawiłe procesy z rządem rosyjskim, ale również bezskutecznie. Wreszcie po wojnie światowej majątki te przeszły na własność rządu polskiego.

Obecnie utworzył się komitet spadkobierców, który przygotowuje wznowienie procesu.

### ROZWÓJ KOMUNIKACJI Z SOWIETAMI

Do bezpośredniej komunikacji Polsko-Sowieckiej w obrębie wileńskiej dyrekcji kolejowej, włączono stacje: Gudogaj, Brzestowice, Horodyszcze Poleskie, Knyszyn, Łapy, Monki, Orany, Pohorsk, Skidel, Świsłocz i Turmont.

### TANIE PRZEJAZDY DO PALESTYNY

Orbis organizuje co dwa tygodnie grupowe przejazdy do Palestyny po wyjątkowo taniej cenie, załatwiając wszelkie formalności, paszporty, wizy, bilety kolejowe i karty okrętowe.

Najbliższe odjazdy okrętu „Polonia" z Konstancy do Jaffy w dniach: 27 lutego, 13 i 27 marca, 10 kwietnia i 1 maja.

Pobyt w Palestynie może trwać trzy miesiące, w drodze powrotnej zwiedzanie Aten i Stambułu.

Zapisy i informacje we wszystkich placówkach Orbisu.

### POCIĄG POPULARNY DO WIEDNIA

W dniach 3 — 10 marca odbędzie się wycieczka pociągiem popularnym z Krakowa do Wiednia, organizowana przez Polski Związek Turystycznych w Krakowie.

Zapisy przyjmują wszystkie placówki P. B. P. Orbis.

Ilość miejsc ograniczona. Niesłychanie niskie ceny (od 92,50 zł.). Tydzień pobytu w Wiedniu. Wyjazdy sportowców w góry.

### KURS WYSZKOLENIA PRACOWNIKÓW ORBISU

W niedzielę, 3 lutego o godz. 12 w poł. odbyło się w lokalu Touring Klubu (Kredytowa 5) otwarcie 3 miesięcznego Kursu Wyszkolenia dla urzędników i praktyków Polskiego Biura Podróży Orbisu.

Na kurs zapisało się 120 słuchaczy.

Orbis, podejmując pierwszą tego rodzaju akcję w celu wyspecjalizowania fachowców, działa w myśl swych celów: podniesienia poziomu turystyki i wzorowego obsłużenia publiczności w biuracr i na wycieczkach orbisu.

# Życie organizacyj

### KONFERENCJA W POLSKIEM TOWARZYSTWIE KRAJOZNAWCZEM

W siedzibie Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego w Warszawie odbyła się konferencja działaczy na polu krajoznawstwa, zwołana przez zarząd główny P. T. K. Na konferencji reprezentowane były ośrodki ruchu krajoznawczego z całej Polski.

W toku obrad omawiano m. in. zagadnienie zbyt wielkiej ilości stowarzyszeń i organizacyj społecznych w małych ośrodkach prowincjonalnych, które to stowarzyszenia wkraczają bardzo często w zakres zadań stowarzyszeń turystycznych i krajoznawczych. Podkreślono duże trudności utrzymania muzeów regjonalnych ze względów finansowych.

W związku z mającym wejść w życie nowym statutem P. T. K. uznano za wskazane, aby okręgi Towarzystwa mieściły się w siedzibach województw, oddziały w większych ośrodkach prowincjonalnych, koła w ośrodkach powiatowych, w pozostałych zaś miejscowościach delegatury.

### P. T. T. ZNIŻYŁO OPŁATY CZŁONKOWSKIE

Żyjemy pod znakiem obniżki wszelkich opłat i należności. Również Polskie Tow. Tatrzańskie zniżyło nieco pobierane opłaty członkowskie na rok 1935, aczkolwiek czekają Tow. znaczne wydatki w związku z realizowaniem szeroko wytkniętego programu prac w górach. Wiele przecież pozostaje jeszcze do zrobienia, by nasze schroniska górskie mogły się wnet zaszeregować swem urządzeniem do pierwszego rzędu górskich schronisk, spotykanych w krajach zachodniej Europy. Składki i opłaty członków na te cele są przeznaczone i na nie bywają naprawdę obracane.

Jednorazowe wpisowe nowoprzystępujących w wysokości 5 zł. nie zostało zniżone, również pozostała opłata w wysokości 2 zł. za blankiet legitymacyjny, pozatem na Asocjację Słowiańskich Towarzystw Turystycznych opłaca nadal każdy członek 15 groszy rocznie i również 25 groszy na Ligę Ochrony Przyrody. Składka członkowska do Głównego Zarządu wynosiła w poprzednich latach 8 zł., a w roku bież. wynosi 6 zł.: składka na rzecz oddziału wynosiła również 8 zł., a została zniżona na 5 zł. Opłata przymusowa na wydatki inwestycyjne wynosiła w ub. latach 5 zł., obniżona na 3 zł. Sumarycznie przedstawiają się opłaty: nowowstępujący członek płaci 21,40 zł. Dawny członek płaci 14,40 zł., a jeżeli skończyła mu się już legitymacja i bierze nową, opłaca 2 zł. więcej. Ubiegłe lata były o 6 zł. droższe.

# Oddział morski Orbisu w Warszawie

Od połowy marca 1935 r., uruchomiony będzie specjalny Oddział Morski w lokalu Oddziału Orbisu w Warszawie, przy ul. Marszałkowskiej Nr. 153.

Lokal oddziału został dostosowany do nowych zadań, polegających na skoncentrowaniu całej obsługi morskiej Orbisu, obejmującej również wyjazdy do Palestyny.

# Z FRANCJI

### KARNAWAŁ NICEJSKI



*Karnawał Nicejski* — *Photo-Gilleta-Nice*

W drugiej połowie b. m., ściśle 21 lutego, rozpoczyna się Karnawał Nicejski. W dniu tym wkroczy do Nicei na czele malowniczego pochodu J. K. M. Książę Karnawału, rozpoczynając okres zabaw i szału.

Tradycyjnym zwyczajem, przeciągać będą ulicami miasta korowody groteskowych figur, wzbudzając powszechną wesołość, odbywać się będą korsa kwiatowe oraz walki, w których za broń służyć będą kwiaty, confetti i serpentiny. Zapowiedziane są również liczne bale kostjumowe, reduty oraz szereg innych imprez.

Karnawał Nicejski ma już ustaloną sławę, lecz komitet organizacyjny nie poprzestaje na tem i stara się coraz bardziej urozmaicić program imprez.

Należy dodać, że koleje francuskie udzielają 20 — 30 % zniżki, dla osób, udających się na Lazurowe Wybrzeże w okresie od 15 grudnia do 30 kwietnia, z warunkiem, że przejazd tam i z powrotem wynosić będzie conajmniej 1500 km., oraz że pobyt na Lazurowym Brzegu trwać będzie conajmniej 12 dni. Bilety są ważne 33 dni z prawem 2 krotnej prolongaty po 30 dni.

Pozatem z okazji Karnawału Nicejskiego, turyści zagraniczni udający się do Nicei w okresie od 19 lutego do 4 marca b. r. mogą korzystać ze specjalnych biletów ulgowych ze zniżką 40%, ważnych 15 dni.

### MIEJSCA SYPIALNE OD 20 FR.

Dla ułatwienia zimowych podróży Koleje Francuskie obniżyły znacznie ceny miejsc sypialnych t. zw. „couchettes" i „lits - toittes".

Państwowe Koleje Francuskie oddają do dyspozycji pasażerów miejsca sypialne (couchettes) klasy III za opłatą 20 fr. (w lecie 30 fr.). Opłata za miejsce sypialne w kl. I i II wynosi tylko 25 fr. (w lecie 35 i 40 fr.), lub 55 fr. (lits-toilettes).

Wagony z miejscami sypialnemi wszystkich trzech klas kursują już na wielu linjach jak np. Paris — St. Malo i Brest — Paris — Royan i Bordeaux, Dieppe — Bordeaux, Paris — Cherbourg i Granville.

Na kolejach Południowej i Orleańskiej, dopłata za miejsce sypialne (couchette) wynosi 30 fr. przy odległości do 250 km., 40 fr. — do 500 km. i 50 fr. przy odległości ponad 500 km.

Dzięki tym udogodnieniom, dziś już każdy pasażer może wyciągnąć się wygodnie na czystem posłaniu i wypoczęty przybyć do celu swej podróży.

# Hotelarstwo

### JAK PRACUJĄ WIELKIE PRZEDSIĘBIORSTWA HOTELOWE W BERLINIE?

W jednym z ostatnich numerów „Berliner Tageblatt'u" ukazało się sprawozdanie o stanie interesów wielkiego przedsiębiorstwa hotelowego „Hotelbetriebs A. G.", do którego należą największe hotele w Berlinie: Bristol, Bellevue, Baltic, Central i Kaiserhof. Większość akcyj tego towarzystwa znajduje się w posiadaniu słynnej firmy Aschinger A. G.

O rozmiarach tego przedsiębiorstwa świadczą niektóre z przytoczonych poniżej cyfr:

Pensje pracowników w ub. roku wyniosły 3 miljony 661 tys. marek, ogólny dochód przedsiębiorstwa — 5 miljonów 746 tys. marek, czysty zysk jednak tylko 6041 marek, przy kapitale akcyjnym 21 miljonów 680 tys. marek. Jest to jednakowoż polepszenie się sytuacji w porównaniu z uprzednim rokiem bilansowym 1932/33, w którym straty wyniosły 558 tys. marek.

Wartość nieruchomości, należących do przedsiębiorstwa, oceniona jest w bilansie na 14 miljonów 560 tys. marek, wartość zaś inwentarza hotelowego na 2 miljony 800 tys. marek.

W hotelach, stanowiących własność przedsiębiorstwa, zameldowano w roku sprawozdawczym 877.000 gości krajowych i 111.000 zagranicznych, podczas gdy w roku 1932/33 zameldowano 771.000 gości krajowych i 137.000 zagranicznych. Pierwsze półrocze nowego roku bilansowego, czyli drugie półrocze 1934 r. wykazuje powiększenie się frekwencji gości zagranicznych o 19%, co świadczyłoby, że najniższy punkt frekwencji cudzoziemców został już przekroczony.

### NOWY TYP TANICH HOTELI W ANGLJI

W Londynie utworzyło się wielkie towarzystwo akcyjne z kapitałem 300.000 funtów, które będzie budować w Anglji hotele jednolitego typu. Każdy hotel będzie liczył 64 pokoje, rozmiaru kabiny okrętowej, umeblowane w tym też rodzaju. Pokój wraz z pierwszem śniadaniem będzie kosztował cztery szylingi (około 8 zł.), apartament, t. j. dwa pokoje z łazienką — 8 szylingów. Aczkolwiek skromne co do rozmiarów, nowe hotele będą urządzone z komfortem, do którego przyzwyczajeni są Anglicy. Pierwszy hotel tego typu zostanie wkrótce otwarty w Liverpool.

### LUSTRACJE HIGJENICZNE W HOTELACH WŁOSKICH

Komisarjat ruchu turystycznego we Włoszech zarządził lustrację wszystkich włoskich hoteli dla stwierdzenia stanu higjeny.

Inspekcje te przeprowadza prefekt łącznie z inspekt. sanitarnym ENITU oraz urzędnikami wydziału zdrowia odnośnych gmin. Sprawozdania komisji służą komisarjatowi ruchu turystycznego do udzielania odpowiednich zarządzeń burmistrzom miast. Inspekcja objęła dotychczas około 900 hoteli w Turynie, Medjolanie, Genui, Bolonji, Pizie, Sienie, Bari, Neapolu, Palermo, Catanji, Fiume, i Zara jak również na Capri i w Sorrento.

W praktyce inspekcje te przyczyniają się do podniesienia poziomu stanu higjenicznego i sanitarnego w hotelach i wykazały one, że stan hoteli w wielu większych miejscowościach turystycznych jest nad wyraz zadawalający. Mimo bowiem niekorzystnej konjunktury hotelarze włoscy dbają o utrzymanie swych przedsiębiorstw na wysokim poziomie.

### FRANCJA OGRANICZA ILOŚĆ PRACOWNIKÓW CUDZOZIEMCÓW W PRZEMYŚLE HOTELOWYM I RESTAURACYJNYM.

Dziennik urzędowy francuski ogłosił w n-rze z dn. 24 grudnia 1934 dekret, mocą, którego ilość cudzoziemców, zatrudnionych w różnych działach pracy w przemyśle hotelowym i restauracyjnym we Francji, została ograniczona do 15% ogólnej liczby pracowników w każdym dziale i w ciągu bieżącego roku musi być zmniejszona nawet do 10%. Dekret ten wchodzi w życie 24 stycznia 1935 r.

### OCHRONA PRZEMYSŁU GASTRONOMICZNEGO

Rząd niemiecki znowelizował ustawę o restauracjach i gospodach w tym kierunku, iż władze administracyjne mogą dowolnie wstrzymywać wydawanie koncesyj na restauracje i gospody. Dotychczas, w myśl § 21 tejże ustawy, władze administracyjne miały prawo wstrzymywania wydawania koncesyj tylko w pewnych okresach, po których musiały następować okresy wolnego wydawania koncesyj. Na zasadzie nowelizacji rząd pruski wydał rozporządzenie, zabraniające wydawania koncesyj na nowe restauracje i gospody do dnia 1-go kwietnia 1936 r. Wyjątkowo tylko koncesyj tego rodzaju może udzielać premjer rządu pruskiego.

### SPRZEDANO HOTEL ZA 33 GROSZE.

Niedawno temu sprzedano w Rambouillet hotel „Auberge de la Grille" urządzony z wszelkim komfortem z licytacji, uzyskując za niego jednego franka, gdyż nie było zupełnie kupców. Jest to wysoce charakterystyczne dla kryzysu europejskiego.

### NAJSTARSZY ZAJAZD WE FRANCJI

Kilkanaście zajazdów we Francji walczy o zaszczytny tytuł „Najstarszego zajazdu Francji". Największe szanse pod tym względem niewątpliwie posiada „L'hôtellerie de l'Aigle d'or" w Pont l'Evêque w Normandji, miejscowości słynnej ze swoich serów.

Już w roku 1520 zajazd ten był stacją pocztową, z dużą stajnią i kuźnią. Większa część zabudowań wykonana jest z drzewa i pozostawała niezmieniona do czasów króla Franciszka I, który kilka razy był gościem tego zajazdu podczas polowania.



PRENUMERATA ROCZNA zł. 5.—; półroczna zł. 3.—. CENY OGŁOSZEŃ: Na 1-ej stronie 70 gr., w tekście 60 gr., za tekstem 50 gr., komunikaty zł. 1.—, opisowe zł. 1.50, wszystko za 1 milimetr jednoszpaltowy (na stronie 6 szpalt). Drobne 20 gr. za słowo. Od cen powyższych żadnych rabatów się nie udziela. Za terminowy druk ogłoszeń Wydawnictwo nie odpowiada. Do bezpłatnego przedruku ogłoszeń Wydawnictwo jest obowiązane tylko w razie zniekształcenia tekstu wynikłego z winy Wydawnictwa, a zmieniającego sens ogłoszenia. Fotografij ani rękopisów Wydawnictwo nie zwraca. Przedruki dozwolone tylko za zgodą Redakcji. 

*Redaktor i wydawca: St. Garztecki. Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Wilcza Nr. 6, tel. 8-83-84. P. K. O. Nr. 9389. Zakł. Graf. „DRUKPRASA" Nowy-Świat 54. Tel.: 615-56 i 242-40.*